

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 13

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

gegen dem Antrage der Gotthardbahngesellschaft dieselbe wegen Verspätung abzuweisen, zugelassen. Gründe:

1. Es steht fest, das die in § 35 des Bundesgesetzes betreffend Abtretung von Privatreehten vom 1. Mai 1850 zur Ergrcifung des Recurses ans Bundesgericht angesetzte Frist von dreissig Tagen dem Recurrenten mit dem 17. April v. J. abgelaufen ist und derselbe die Recursschrift erst an diesem Tage der Post in Bellinzona aufgegeben hat, so dass sie nach dem regelmässigen Postenlaufe innerhalb jener Frist nicht mehr in die Hände des Bundesgerichtspräsidenten bzw. nach Bern, als dem Sitze der Bundesbehörde, gelangen konnte.

2. Frägt es sich nun, ob die angeführte Gesetzesbestimmung dahin zu verstehen sei, dass der Recurs innerhalb der dreissigtägigen Frist beim Bundesgericht eingereicht werden müsse oder ob es genüge, wenn derselbe vor Ablauf der Frist der Post übergeben werde, so muss zugegeben werden, dass die keine ganz getreue Uebersetzung des deutschen Urtextes enthaltende italienische Ausgabe des Gesetzes, die dem Recurrenten offenbar allein bekannt gewesen ist und auf welche daher im vorliegenden Falle einzig abgestellt werden darf, diese Frage nicht mit der wünschbaren Klarheit beantwortet, sondern nach dem italienischen Texte Zweifel über den Sinn und die Tragweite jener Gesetzesbestimmung wenigstens möglich sind. Im Zweifel dürfte aber Recurrent als rechtsunkundiger Mann dieselbe dahin interpretiren, dass das Rechtsmittel des Recurses gewahrt sei, wenn die Recursschrift innerhalb der dreissigtägigen Frist versendet resp. der Post eingelegt sei und würde es sich demnach nicht rechtfertigen, den Recurs als verspätet auszuschliessen. Es müsste vielmehr die Verspätung auch für den Fall als entschuldigt angesehen werden, als, was gegenwärtig unerörtert bleiben mag, der Wortlaut des deutschen Urtextes zur Präclusion des Recurses zwingen würde. —

II. Entschädigung.

Der Werth eines Grundstückes wird nicht durch die Benutzungsart, sondern durch dessen Benutzungsfähigkeit bestimmt.

Obiger Satz wurde vom Bundesgerichte ausgesprochen in dem Urtheile vom 9. März 1875 in Sachen der Gotthardbahngesellschaft c. Cesare Nori, Besitzer einer Ziegelei in Bellona, — dessen Begründung wir folgendes entnehmen:

1. Das erste Begehren des Recurrenten anbelangend, dass auch die 756 Quadratmeter der Parcellen 2ⁱ dem bis auf 4 Meter Tiefe ausbeutbaren Lehm Boden zuzuzählen und demgemäss von der Recursbeklagten nicht bloss mit 65 Ct., wie die Instruotionscommission beantragt hatte, sondern mit Fr. 7. 20 Ct. zu bezahlen seien, so kann allerdings mit Rücksicht darauf, dass jene Parcellen zwischen den beiden Thonlagern 2^b und 2^e sich befindet, kaum einem begründeten Zweifel unterliegen, dass dieselbe ebenfalls Lehm enthält und dazu bestimmt ist, für die Ziegelfabrik des Recurrenten ausgebeutet zu werden.

2. Nun hat aber Recursbeklagte ihre Opposition gegen dieses erste Begehren nicht sowohl damit begründet, dass jene Parcellen keinen Theil der recurrentischen Lehmgrube bilde, als vielmehr darauf gestützt, dass die Lehmausbeute auf derselben noch nicht in Angriff genommen sei, die Parcellen 2^e sich zur Zeit noch als Culturland darstelle und dieser Zustand für die Schätzung massgebend sei.

3. Allein der Werth eines Grundstückes wird nicht durch die Art der Benutzung, sondern durch die Benutzungsfähigkeit bestimmt. Für die letztere kann die Benutzungsart wohl ein Beweismoment sein; sei aber — da der Abtretungspflichtige Anspruch auf vollen Ersatz aller Vermögensnachtheile hat, welche für ihn ohne seine Schuld aus der Expropriation entstehen (Art. 3 des Bundesgesetzes betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatreehten) — nicht entscheidend, sofern sich mit Gewissheit ergibt, dass das Grundstück vortheilhafter verwendet werden kann (z. B. bisheriges Pflanzland als Bauplatz oder wie im vorliegenden Falle zur Gewinnung von Ziegelmateriale u. s. w.). In diesem Falle ist vielmehr der volle, der Benutzungsfähigkeit des Grundstückes entsprechende Werth dem Abtretungspflichtigen zu vergüten und muss namentlich da, wo wie hier, zwischen dem expropriirten Grundstück oder übrigen Grundeigenthum des Enteigneten ein wirtschaftlicher Zusammenhang besteht, das hieraus resultirende Werthverhältniss des Erstern zu dem Letztern in Anschlag gebracht werden.

* * *

Rechtsfall. (Reichsoberhandelsgericht.) Bleibt der Transport in einem nicht mit einer festen Decke versehenen Wagen „Transport in unbedeckten Wagen“ im Sinne

von § 424, 1 D.H.G.B.* und § 22 des Betriebsreglementes, auch wenn die transportirte Waare (von der Eisenbahn reglementsmässig) mit einer Decke bedeckt wird? (Urtheil v. 30. Sept. 1874 i. S. Rhein. Eisenbahn c. Cahn.)

Aus den Gründen:

„In Erwägung, dass die Entstehungsgeschichte der betreffenden gesetzlichen Bestimmungen darüber Aufschluss gibt, es auch in der Rechtsprechung anerkannt ist, dass der Ausdruck „unbedeckte Wagen“ in § 424, 1 des D.H.G.B. mit „offenen Wagen“ gleichbedeutend ist, d. h. dass darunter Wagen verstanden werden, die ihrer Construction und dauernden Einrichtung nach mit einer Bedeckung von Oben nicht versehen sind; dass ein solcher seiner wesentlichen Beschaffenheit nach unbedeckter Wagen diese seine Natur dadurch nicht verliert, dass die darin verladenen Gegenstände durch vorübergehend aufgelegte Decken geschützt werden; dass mithin, wenn ein Transport vereinbarungsmässig in Wagen, die ihrer Beschaffenheit nach offene sind, erfolgt, die gesetzliche Regel, nach welcher die Eisenbahn für die mit solcher Transportart verbundene Gefahr nicht haftet, dadurch nicht aufgehoben wird, dass die Eisenbahn, sei es unentgeltlich, sei es in dem besonders vorgesehenen Falle gegen Vergütung, die Ladung mit einer Decke versieht oder dazu hergibt; dass ein Reglement, welches dies noch besonders ausspricht und worin die Eisenbahn gegen die entgegengesetzte Annahme sich verwahrt, mit dem Gesetze nicht im Widerspruch ist, und dass, weil und inwiefern in einem Falle, wie der bezeichnete, der Transport nicht aufhört, ein Transport in „unbedecktem Wagen“ zu sein, es auch bei der Vorschrift des Schlusssatzes des § 424 bewendet, wonach die Befreiung der Bahn von der Gefahr des Transportes nur dann wegfällt, wenn nachgewiesen wird, dass der eingetretene Schaden durch Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute entstanden ist; dass hiernach der Appellationsrichter sich auf einen unrichtigen Standpunkt stellt, wenn er desshalb, weil die Eisenbahn gegen Vergütung eine Decke zum Schutze der vereinbarungsmässig in offenen Wagen transportirten Waare hergegeben hatte, die Regeln des § 424 cit. über die Gefahr des Transportes für ausgeschlossen erachtet; dass diese unrichtige Auffassung seine ganze Beurtheilung beherrscht; dass er, von derselben ausgehend, auch die Frage nach dem etwaigen Verschulden des Eisenbahnpersonals nicht unter dem richtigen rechtlichen Gesichtspunkte betrachtet; dass die Annahme: die Personen, welche die Decke besorgt hätten, wären darum auch pflichtig gewesen, die Ladung so zu ordnen, dass die Decke ihren Zweck erfüllt habe, in dieser Allgemeinheit nicht für berechtigt zu erachten ist; dass die Feststellung: die Decke habe einen Regen nicht aushalten können, die Thatfrage nach keiner Richtung hin erschöpft, dass vielmehr der ursachliche Zusammenhang zwischen der Beschaffenheit der Decke, der Thätigkeit des Eisenbahnpersonals bei Verwendung derselben und der demnächst eingetretenen Beschädigung des Transportgegenstandes festgestellt und dabei die bei der Beweisaufnahme zur Sprache gekommene, jedoch bis jetzt nicht weiter erörterte Frage in's Auge gefasst werden musste, ob die Verladung des Transportgegenstandes von dem Versender oder von der Eisenbahn bewirkt worden ist; dass, wenn der vorige Richter hiervon gänzlich abgesehen und aus den von ihm gegebenen Gründen die Eisenbahn schon jetzt zu dem vollen Werthersatze des Frachtgutes verurtheilt hat, er die Gesetze der Materie und insbesondere den § 424, 1 und in fine des D.H.G.B. verletzt hat.“

* * *

Eisenhandel. In England kommt in letzter Zeit sehr viel belgisches Eisen zur Verwendung. Belgische Fabriken haben ca. 800 Tonnen contrahirt und es ist gegenwärtig das meiste in London für Bauzwecke verwendete Eisen aus Belgien importirt. In grossen Façoneisen und schweren Trägern für bauliche Zwecke stellt sich das importirte Eisen um 50 Fr. per Tonne billiger als das englische.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Vereinigte Schweizerbahnen. Die Generalversammlung der Actionäre, sehr zahlreich besucht, hat den 24. März nach langer Discussion den vom Verwaltungsrath vorgelegten Statutenentwurf mit den vorge schlagenen Abänderungen einstimmig angenommen.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 24. März. An die Professur für Nationalöconomie und Statistik am eidg. Polytechnikum ist Hr. Gustav Cohn aus Marienwerder in Westpreussen, gewes. Professor in Riga, ernannt worden.

In Anwendung der Ermächtigung vom 19. März hat der Bundesrath, nach

* § 424 Ziff. 1 des deutschen Handelsgesetzbuches heisst: „Es kann bedungen werden 1) in Ansehung der Güter, welche nach Vereinbarung mit dem Absender in unbedeckten Wagen transportirt werden, dass für den Schaden nicht gehaftet werde, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.“

Literarische Uebersicht technischer Neuigkeiten

zu beziehen durch

Orell Füssli & Co. in Zürich.

Handbuch des Eisenbahnwesens in öconomischer, rechtlicher, administrativer u. technischer Beziehung. Zum Selbststudium f. Eisenbahnbeamte, Aspiranten d. Bahndienstes u. alle Eisenbahn-Interessenten bearb. von Haushofer, Paulus und Schmidt. 8^o 1. Lfg. 1. 35
Vollständ. in ca. 12 Liefg. à 1. 35.

Hartwich, aphoristische Bemerkungen üb. d. Eisenbahnwesen u. Mittheilungen über die Eisenbahnen in Städten nebst Vorstädten. Mit 17 Taf. 2. verbesserte Aufl. 13. 35

Hauer, die Förderungsmaschinen d. Bergwerke. 2. Aufl. Mit 1 Atlas v. 40 lith. Tafeln. 26. 70

Heinzerling, Grundzüge der constructiven Anordnung und statischen Berechnung der Brücken- u. Hochbau-Constructionen. 2. Thl. Die stat. Berechn. d. Brückenconstructionen. 2. Hft. Die stat. Berechn. der gestützten u. aufgehängten Brücken. Mit zahlreichen durchgerechneten Beispielen u. 11 lith. Taf. (in gr. u. qu. Fol.). Zum Gebrauche bei Vorträgen u. Privatstudien üb. Brückenbau, sowie bei stat. Berechn. v. Brücken. 13. 35 (I—II, 2: 36. —)

Hendschel's Telegraph, Uebersicht d. Eisenbahn-, Post-, Dampfschiff- u. Telegraphen-Verbindungen, mit Eisenbahnkarten v. Deutschland, von Europa u. einem Weltkärtchen. Nr. 2. März 1875. 2. 70

Herrmann, das graphische Einmaleins od. die Rechentafel, ein Ersatz f. d. Rechenschieber. 1. 60
— — Katechismus d. Nivellirkunst 2. Aufl. 1. 60

Hesse, die Werkzeugmaschinen z. Metall- u. Holzbearbeitung. Nach den Ergebnissen d. Wiener Weltausstellung. Mit Tabellen u. zahlreichen Holzschnitt-Abbildgn. 13. 35

Hölzel's Eisenbahn-Karte von Oesterreich-Ungarn, ergänzt bis auf die letzten Tage. Ergänzt.-Beilagen:

Spezialkarte der Eisenbahnen von Mittel-Europa. 2. 70
" " " " Böhmen, Mähren und Schlesien.
" " " " Russland.

Eleg. cart. 2. 70

Holzhey, Vorträge üb. Baumechanik. 4. Lfg. Mit 2 lith. Taf. 7. 50

Hurst, Architectural Surveyors Handbook. 9. edit. 32^o bound. 7. 50

Jacquet, Barème du poids des métaux. 4. 95

Jahrbuch, deutsches, üb. d. Leistungen u. Fortschritte auf d. Gebiete der Theorie u. Praxis d. Baugewerbe. Hrsg. unt. Mitwirkg. namhafter Fachmänner. Red. Dr. H. Zwick. 5. Jahrg. 1874. 6. u. 7. Heft à 1. 60

Ingenieur- und Architekten-Kalender, österreichischer, für 1875. Ein Taschenbuch nebst Notizbuch f. Architekten, Baumeister, Civil-Ingenieure etc. Hrsg. v. Prof. Dr. R. Sondendorfer. 7. Jahrg. geb. 5. 35

Ingenieur-Kalender für Maschinen- u. Hüttentechniker 1875. Eine gedrängte Sammlg. der wichtigsten Tabellen, Formeln u. Resultate aus dem Gebiete der gesammten Technik, nebst Notizbuch. Unter gef. Mitwirkg. mehr. Bezirksvereine d. Vereins deutscher Ingenieure bearbeitet von Ingenieur P. Stühlen. 9. für Meter- und Fussmaass bearb. Jahrgang. 8. geb. 4. 35

Kalender für Eisenbahn-Strassen- u. Wasserbau-Ingenieure, hrsg. v. Bauinsp. A. Rheinhard u. Prof. W. Schleich. 2. Jahrg. 1875. Nebst 1 chromolith. Uebersichtskarte v. Deutschland. geb. 4. —

Kalender f. Eisenbahn-Techniker. Bearb. unter Mitwirkg. v. Fachge nossen durch E. Heusinger v. Waldegg. 2. Jahrgang. 1875. Nebst 1 chromolith. Eisenbahnkarte (in 2 Blättern qu. Fol.) u. 44 (eingedr.) Holzschn., sowie versch. and. chromolith. Beilagen. geb. 4. —

Kalender f. d. pract. Maschinen-Constructeur. Hrsg. v. Uhland. 1875. Mit e. Eisenbahnkarte u. geg. 200 Illustr. Geb. i. Lwd. 4. —, i. Ld. 4. 80

Karmarsch und Heeren's techn. Wörterbuch. 3. Aufl. erg. u. bearb. v. Prof. Kick u. Gintl. Lfg. 5. 2. 70

Kaven, A. v., Vorträge üb. Eisenbahnbau am Polytechnikum zu Aachen. 20 lith. Taf. Skizzen, enth. Dispositionen v. Brücken u. pract. Details. Zum Gebrauche bei d. Uebgn. im Projectiren v. Eisenbahnen f. die Polytechniker gedr. (2. Abdr.) 7. 20

Klasen, Handbuch d. Hochbau-Constructionen in Eisen u. andern Metallen. 1. Lfg. Mit 315 Holzschn. u. 2 lith. Taf. 12. —

Krämer, Leitfaden z. electrischen Telegraphie m. Ruhestrom [System Morse], nebst e. Anh. üb. electr. Glockensignale, Hôtel- u. Bureau-Telegraphen. Mit 16 lith. Taf. (in qu. 4.) 3. 50

Kursbuch der deutschen Reichs-Postverwaltung. Bearb. im Kursbureau des kaiserl. General-Postamts. 4 Theile. März 1875. 4. —

I. (Nordosten) enth. die Eisenbahn-, Post- u. Dampfschiff-Verbindungen im nordöstl. Deutschland, Dänemark, Schweden, Norwegen und Russland. 1. —
II. (Südosten) enth. d. Eisenb. etc. im südöstl. Deutschland, Oesterreich, Ungarn, der Türkei und des Orients. 1. —

III. (Nordwesten) enth. d. Eisenb. etc. im nordwestl. Deutschland, in d. Niederlanden, Belgien, Luxemburg und England. 1. —
IV. (Südwesten) enth. d. Eisenb. etc. im südwestl. Deutschland, Tirol, der Schweiz, Italien, Frankreich, Spanien und Portugal. 1. —

Langer, Jos., Theorie der combinirten Brücken-Systeme u. Dachstühle. 3. umgearb. u. verm. Aufl. 2. Lfg. Die Bogenbrücken. Mit 2 lith. Fig.-Taf. u. Xylogr. im Text. 5. 35

Launhardt, das Massen-Nivellement. (Aus: „Zeitschrift d. Architekten- u. Ingenieur-Vereins.“) gr. 4^o 23 S. m. 1 Tab. u. 1 Steintaf. i. qu. Fol. 2. 70

Ledoux, Chemins de fer à voie étroite. gr. in 8, rel. avec 10 pl. 13. 75

Lohmeier und Pohl, Leitfaden z. Selbstunterricht in d. Anfangsgründen d. Telegraphenwesens. Mit 153 Abbildg. 2. Aufl. 8. —

Lohren, A., die Kämmer-Maschinen f. Baumwolle, Flachs u. Seide, geordnet nach ihren Systemen. 8^o. Mit 1 Atlas in Fol. 21 Taf. enth. I. Mit Taf. I—X (II. erscheint im April d. J.) 20. —

Loewe, F., über variable Belastung der Eisenbahn-Brücken. Mit 24 eingedr. Holzschn. —. 80

Anhörung der Regierung von Neuenburg und Einsicht der von der Jura-Bern-Direction mit den übrigen Beteiligten abgeschlossenen Vereinbarung, die von der genannten Direction nachgesuchte Bestätigung der Concessionsübertragung mit einigen Vorbehalten ausgesprochen.

Aargauische Südbahn. Die Bahnstrecke Wohlen-Muri geht ihrer Vollen dung entgegen, so dass die Bahn am 1. Juni zweifelhohn eröffnet werden kann.

Am 31. März ist der Termin abgelaufen, an dem die an der Südbahn beteiligten Gemeinden die erste Zinszahlung von dem Anlehen der 1 1/2 Millionen nebst den Emissionskosten zu bezahlen haben. Ein diesfälliger gedruckter Bericht wird ihnen, wie man dem „Boten für Berg und Thal“ schreibt, noch im Laufe dieser Woche zugesandt werden.

Thurgau. Mit der trigonometrischen Vermessung des Cantons Thurgau wird dem Berichte des eidg. Stabsbüreau's zufolge demnächst begonnen werden. Bekanntlich war der Canton bis jetzt noch nie vermessen worden und war die Dufour'sche Carte, was diesen Canton anbelangt, auf die keineswegs vollkommen correcte Sulzberger'sche Carte angewiesen.

Gotthardbahn. Die Direction der Gotthardbahn hat, in der Absicht, die Erstellung der Linie Bellinzona-Lugano möglichst zu fördern, beschlossen, da die Studien an dieser Linie nächstens vollendet sein werden, in kürzester Frist, der „Republicano“ sagt: schon im Monat April, die Uebernahme des Baues des 1650 M. langen Tunnels durch den Monte Cenere und wo möglich gleichzeitig diejenige des Massagnotunnels zur Ausschreibung zu bringen.

Gotthardtunnel. Letzte Woche wurden gebohrt auf Göschener Seite 19,20 Meter, auf der Seite von Airola 20,45 Meter, Total 39,65 Meter, täglicher Durchschnitt somit 5,96 Meter.

Der „Republicano“ berichtet neuerdings von Attentaten auf die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs auf den tessinischen Thalbahnen. Auf der Tassinobridge sollen mit Steinen beschwerte Bretter auf das Geleise gelegt worden sein und nur die Aufmerksamkeit des Maschinisten habe grosses Unglück verhütet.

Arther-Rigibahn. Den 29. März hat die erste Bergbahnlocomotive der Arther-Rigibahn, zugleich die erste, welche aus dem Atelier der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen in Aarau hervorgegangen, unter der persönlichen Leitung und Führung des Herrn Director Rigganbach, von Goldau aus ihre Probefahrt bestanden, welche als vollständig gelungen bezeichnet werden muss. Die Leistungsfähigkeit der Maschine, sowie Unter- und Oberbau der Bahn, welche auf 1900 Meter mit Maximalsteigung von 17 pCt. befahren werden konnte, liess nichts zu wünschen übrig.

Wädensweil. Die am Ostermontag zahlreich versammelte Gemeinde behandelte den Antrag des Gemeinderathes auf Genehmigung des mit der Nordostbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages betreffend die Uebernahme des Baues und Betriebes der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln durch jene Gesellschaft. Die Hauptsache, die Uebernahme der Garantie für das Obligationscapital und die Beschaffung des noch erforderlichen Actien-capitalis durch die Gemeinden Wädensweil und Einsiedeln wurde von keiner Seite beanstandet. Dagegen wurde ein Antrag gestellt auf Rückweisung des Geschäftes an den Gemeinderath, um mit der Direction der Nordostbahn zum Zwecke einer Aenderung des Vertrages im Sinne der Uebernahme des Baues und Betriebes der Bahn durch die bezeichnete Gesellschaft zu bestimmter Summe zu unterhandeln. Der Vertrag wurde jedoch mit 344 gegen 265 Stimmen genehmigt.

Unfälle.

Bern. In einem Schachtloch des Hageneckseinschnittes verunglückten dieser Tage zwei italienische Arbeiter in Folge unvorsichtiger Behandlung von Dynamit. Der eine wurde so verletzt, dass er binnen einer Stunde den Geist aufgab; die Verletzungen des andern dagegen sollen nicht lebensgefährlich sein.

Baselland. Augst. Den 19. März brach nach der „Volksstimme“ unter der Last von mehreren Rollwagen ein Gerüst, wobei einem Arbeiter der Kopf zerdrückt wurde, dass er sofort todt blieb, und zwei andere verletzt wurden. Das Unglück geschah, weil die Arbeiter den Weisungen des Aufsehers zuwider handelten, indem sie auf einmal mit drei, statt nur mit einem Rollwagen über die schwache Brücke fuhren.

Eisenpreise.

London, den 25. März 1875.

Schienen 50 bis 60 lb. per yard	£ 0. 0. 0 bis 7. 0. 0	f. o. b. Wales.
Strassen-Tramwayschienen	7. 0. 0 „ 9. 0. 0	Cleveland.
Stahlschienen	10. 10. 0 „ 11. 10. 0	„

Eingegangene Drucksachen.

28. Bericht des Cantons-Ingenieurs über die Tieferlegung des Personen-Bahnhofes der Centralbahn in Basel, sowie der Verbindungsbahn nach St-Louis.
29. Fünfter Jahresbericht des Verwaltungsrathes der vereinigten Dampfschiffahrts-Gesellschaft der Vierwaldstättersee, umfassend das Betriebsjahr 1874.
30. Rapport trimestriel No. 8 du Conseil fédéral suisse aux gouvernements des états qui ont participé à la subvention de la ligne du St-Gothard sur la marche de cette entreprise dans la période du 1 juillet au 30 sept. 1874.
31. Theorie und Praxis des Eisenbahnwesens. Ein Leitfaden für Eisenbahnbeamte zur Vorbereitung auf die Prüfungen zum Subalternen im innern, wie im Expeditions- und Stationsdienst. Von Dr. C. Schmeidler, kgl. Eisenbahn-Secretär. Breslau, Mareschke & Berend. 1875.
32. Erweiterung des Bahnhofes Zürich. 1874
33. Erweiterung des Bahnhofes Zürich. Project Moser.
34. Bericht und Antrag der Verwaltungsbehörden der Eisenbahn Wädensweil-Einsiedeln an die Generalversammlung der Actionäre. Einsiedeln, Druck von Kälin & Co. 1875.
35. Die Mängel des bestehenden Rundreise- und Coupon-Billet-Systems und die Möglichkeit ihrer Beseitigung. Ein nicht amtlicher Vorschlag von Cäsar Astfalk, Oberinspector und Hauptvertreter der commerciellen Direction der österreichischen Südbahngesellschaft im Auslande. Als Manuscript gedruckt. Im Selbstverlage des Verfassers. Cöln, Gehly'sche Buchdruckerei. 1875.
36. Bericht über das Südbahn-Anleihen und dessen Verlegung auf die beteiligten Gemeinden. Aarau 1875.
37. Notice sur le Chemin de fer Lausanne-Ouchy et les Eaux de Bret. Articles publiés dans la Gazette de Lausanne. 1875. Lausanne, par W. Grenier, ingénieur, professeur à la Faculté technique. Imprimerie Lucien Vincent.

Malézieux, Souvenirs d'une mission aux Etats-Unis en 1870. Avec un atlas de 7 planches. 8. 25
Marie, Eléments d'architecture, dessins linéaires des monuments et des auteurs classiques. In-folio de 20 pl. avec texte 13. 20
Marin, G. A., Prof., Elemente der Maschinenlehre für Gewerbeschulen u. ähnl. Lehranstalten sowie zum Selbstunterrichte. 2. Aufl. Durchgesehen u. erweitert v. Prof. Rupert Böck. Mit vielen in d. Text gedr. Holzschn. 1. Abthl. Maschinenelemente. 8. —

Maw and Dredge, a Record of the Vienna Universal Exhibition 1873. Atlas of Plates, (chiefly reproduced from „Engineering“) containing 270 Fol. Plates, half-bound in marocco. 150. —
 — The same with text. 184. —
Menne u. Doerenberger, graph. Darstellung d. Leistungsfähigkeit einer Güterzugs-Locomotive v. 50 Tons (à 20 Ctr.) Gesamtgewicht incl. Tender u. 38,570 kil. adhärerendem Gewicht bei verschied. Steigungen, Curven, Geschwindigkeiten u. Witterungsverh. 1 lith. Bl. 4. —

ANZEIGEN — ANNONCES

Inserate besorgen ausschliesslich die Herren
HAASENSTEIN & VOGLER in ZÜRICH und deren Filialen.

Les Annonces sont reçues exclusivement par l'Agence de publicité
HAASENSTEIN & VOGLER à ZÜRICH et ses succursales.

Schweizerische Nationalbahn.



Section: Winterthur-Zofingen.

Vergebung von Eisenbahnbauarbeiten.

Die Ausführung der gesammten nachfolgend veranschlagten Unterbauarbeiten und des Oberbaues, ausschliesslich der Lieferung und Aufstellung der eisernen Brückenconstructions und der Lieferung der Oberbaumaterialien, wird hiemit zur freien Bewerbung im Submissionswege, ausgeschrieben.

Section	Strecke	Länge in Kilom.	Erdarbeiten		Strassen- und Wegbauten		Stütz- und Futtermauern		Grosse Brücken	Kleine Brücken u. Durchlässe	Fluss- und Uferschutzbauten		Bettung	Pflanzung	Total
			Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.		
I.	Winterthur-Effretikon . . .	8.3	135,910	5,880	2,360	89,600	57,780	1,710	53,790	9,100	53,6130				
I.	Effretikon-Glattbrugg . . .	12.2	517,760	23,310	700	63,720	134,720	4,320	80,850	13,470	838,850				
II.	Glattbrugg-Otelfingen . . .	13.3	208,980	29,410	10,960	—	55,880	37,020	83,700	21,000	446,900				
II.	Baden-Mellingen . . .	7.9	982,450	21,910	10,750	436,820	107,600	2,320	51,210	12,230	1,625,290				
III.	Mellingen-Suhr . . .	13.0	815,100	34,850	23,160	50,560	548,900	14,460	95,940	18,400	1,601,370				
IV.	Suhr-Zofingen-Aarau . . .	21.6	479,640	112,620	15,730	—	156,070	23,500	207,720	29,970	1,025,250				

Pläne, Kostenvoranschläge und Bedingungen können jederzeit auf den Sectionsbureaux in Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen, sowie auch auf dem Centralbureau in Winterthur (Rosengarten) eingesehen werden.

Etwaige Angebote sind nach Procenten des Voranschlags zu stellen und bis längstens Samstag den 10. April 1875 schriftlich und versiegelt unter der Aufschrift: „Offert auf Unterbau- und Oberbauarbeiten“, an das Präsidium des leitenden Ausschusses der Bahn Winterthur-Zofingen in Winterthur (Stadthaus) einzureichen.

Die Arbeiten werden nur sectionsweise oder im Ganzen vergeben.

Uebernehmer, welche der Bauleitung nicht genügend bekannt sind, haben bei ihrer Eingabe sich über Mittel und Fähigkeiten auszuweisen, indem ohne Sicherheit in dieser Beziehung ihre Offerte von vorneherein nicht berücksichtigt würde.

Im Auftrage:
 Der Ober-Ingenieur: **Rottensteiner.**

Neueste, billigste und beste
RÖHREN-DAMPF-KESSEL
 System Root
 bauen als Specialität **Walther & Co. in Kalk a/Rh.**

Kleinere Locomotiven
 für schmale und normale Spurweite liefert als Specialität seit 1860 die
Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn
 zu Heilbronn.
 [H-7302]

Soeben ist erschienen und vorrätig bei **Orell Füssli & Co.** in Zürich: Lfg. 1 vom

Lehrbuch
 der
Mechanischen Technologie
 von
E. Hoyer,
 Professor am Polytechnikum in Riga.
 Mit zahlreichen Holzschnitten.

Der Verfasser dieses Lehrbuchs der mechanischen Technologie, Schüler Karmarsch's, sein Assistent und später Professor dieser Wissenschaft in Riga, gewann die Erfahrung, dass eine andere Anordnung, wie die von Karmarsch in seinem Handbuche angewandte, und eine noch weitergehende Verallgemeinerung dieser Disciplin das Studium der Technologie wesentlich fördert, und es besonders nützlich ist, die Eigenschaften der Stoffe als Ausgangspunkt für die Lehre von der Bearbeitung zu nehmen.

Das „Lehrbuch“ wird in ca. 8 Lieferungen à Fr. 2. 15 zur Ausgabe gelangen und innert Jahresfrist vollständig sein.

Tufs sciés.
Tuffières de Corpataux près Fribourg (Suisse).
 Tufs sciés aux épaisseurs de 0,10, 0,15, 0,20, 0,25, 0,30 sur 0,30 centimètres longueur indéterminée, pour constructions, remplaçant la Roche du Jura. Soubassements, jambages de portes et fenêtres, couvertes et tablettes. Avantages pour maçonnerie dans l'humidité. Fournitures pour parpaings, murs de clôture et de refend, aqueducs, ponts, voûtes de caves et autre.
 Exécutions et taillage sur commandes et d'après plans.
 S'adresser à M. le **Directeur des tuffières de Corpataux, près Fribourg** (Suisse). [H-1302-X]

Soeben erschienen und vorrätig bei **Orell Füssli & Co. in Zürich:**
Die Minimal-Durchfahrts- und Maximal-Lade-Profile
 der
 Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
 Preis Fr. 8. —

Verlag von **Bleuler-Hausheer & Co.** in Winterthur:
Reductions-Tabellen
 für das
 metrische System
 in Vergleichung mit den bisherigen schweizer. Längen-, Flächen-, Körper- und Hohlmaassen und dem Gewicht.
 Mit Rechnungsbeispielen für jede Tafel als Gebrauchsanweisung.
 Von
F. Erb. [658]
 Preis: 80 Cts.

Ein Mann von 30 Jahren, der verschiedene Werkstätten Englands, Frankreichs und Deutschlands besucht, auch in theoretischer Hinsicht feine Ausbildung erlangt, und sowohl im Locomotivbau als auch andern Maschinen bewandert, sucht eine Stelle als Werkführer oder als Associé in ein kleines Geschäft.
 Gefl. Offerten unter Chiffre X. C 647 befördert die Annoncen-Expedition **Haasenstein & Vogler** in Zürich. [C-647-Z]

Zu verkaufen oder zu vermieten
 eine gut eingerichtete Kalkfabrik in bester Lage an der **Gotthardt-bahn** gelegen, ein ausgezeichnetes Geschäft. Nachfragen unter Chiffre V. J. 1783 sind zu richten an die Annoncen-Expedition **Haasenstein & Vogler** in Zürich. [H-1783-Z]

Demnächst wird erscheinen:
Saling's Börsenpapiere
 IV. Theil: **Industrie-Actien.**
 Der 5. und letzte Theil: „Eisenbahn-Actien“, erschein im Herbst, da die Betriebsergebnisse erst im Sommer bekannt gemacht werden.
Orell Füssli & Co.